



El Faro



Vol. II, No. 15

www.pancanal.com

Viernes 27 de julio de 2001



Reacondicionan Esclusas de Pedro Miguel

Foto por Marco González

Arriba, representantes de los medios de comunicación social aprecian los trabajos de reacondicionamiento de cámara seca que se realizaron en las Esclusas de Pedro Miguel, del 9 al 19 de julio. A la izquierda, empleados canaleros trabajan afanosamente en la cámara seca. Vea más sobre este proyecto de mantenimiento en las páginas 6 y 7.

Celebremos Día de la Familia Canalera

El 26 de agosto celebraremos el II Día de la Familia Canalera, al cual todos los empleados canaleros y sus dependientes están invitados. Recordamos que se debe inscribir a los dependientes para asegurar su entrada al evento.

Paz y salvo para pagos

Se les informa a todas las unidades, que a partir del primero de agosto de 2001, la ACP deberá exigir que todos sus proveedores o contratistas locales demuestren que están cumpliendo sus obligaciones con el Tesoro Nacional y la Caja de Seguro Social en concepto del impuesto sobre la renta, seguro educativo, cuotas obrero-patronales y de riesgos profesionales, mediante la presentación de certificados de Paz y Salvo emitidos por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y la Caja de Seguro Social (CSS). Las unidades administrativas deberán adoptar las siguientes medidas:

1. El proveedor o contratista deberá presentar los certificados de Paz y Salvo en original y una fotocopia por cada factura que presente a una unidad de la ACP. Los certificados originales serán devueltos al proveedor o contratista una vez que se haya verificado que se encuentran vigentes y que cada fotocopia sea fiel copia del original.

2. Las órdenes de compra adjudicadas a proveedores o contratistas locales deberán llevar impreso de manera visible la siguiente nota:

“Los proveedores o contratistas domiciliados en la República de Panamá deberán presentar original y copia de los certificados de paz y salvo nacional y de la Caja de Seguro Social vigentes al momento de presentar su factura para el pago correspondiente. Los originales se les devolverán al cotejarse con las copias. La presentación de los mismos es un requisito para la autorización del pago correspondiente”.

3. El Calendario de Compras en Internet también deberá llevar esta nota de manera visible para información de todos los proveedores o contratistas potenciales.

4. En lo que resta del mes de julio, se adjuntará una carta a los cheques que se emitan a los proveedores explicando este requisito. Sin embargo, considerando que algunos proveedores no estarán recibiendo cheques en lo que resta del mes, será responsabilidad de los agentes de compras y oficiales de contratos informar de este requerimiento a los proveedores de la ACP.

5. A partir del lunes 6 de agosto, cada factura recibida por correo en la Sección de Cuentas por Cobrar y Pagar (FMAA) deberá llevar adjunta las fotocopias de los certificados de Paz y Salvo del proveedor o contratista local. Aquella(s) factura(s) que no cumpla(n) con este requisito será(n) devuelta(s) a la unidad remitente y esta deberá asumir los intereses moratorios que puedan surgir por demoras en el trámite del pago al proveedor o contratista de dicha(s) factura(s). Es importante que a partir del primero de agosto no se acepten facturas de proveedores locales que no vengán acompañadas de sus respectivos certificados de Paz y Salvo.



Seminario de la SPIA

Foto por Marco González

Funcionarios de la Autoridad del Canal participaron recientemente en el seminario “Algunos Usos y Aplicaciones de los Geosintéticos en la Ingeniería Civil y el Medio Ambiente”, que organizó la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos (SPIA). El Ing. Mario E. Lasso Pitty dirigió este seminario, que se dictó el pasado 17 y 18 de julio, en el Hotel Ejecutivo. El seminario tuvo como objetivo dar a conocer y ampliar los conocimientos de los profesionales de la ingeniería, arquitectura, medio ambiente y personas interesadas en los geosintéticos.

El Canal de Kiel, a nivel del mar y con esclusas

2 Por Maricarmen V. de Ameglio

La inmensidad de los océanos, cuyas aguas bordean las masas de tierra, dan forma a ciertos accidentes geográficos propios de cada continente. En muchos casos, el manto del mar que se introduce en la tierra dibuja figuras caprichosas que permiten identificar regiones. Vemos penínsulas, ensenadas, golfos, istmos y estrechos, entre otros, que la naturaleza en un pasado remoto contorneó en un rejuego geológico de la tierra con el mar. Los estrechos naturales, que motivaron a los hombres a construir canales desde épocas antiguas, determinaron la misión histórica de algunas naciones de servir a la comunicación marítima.

Además de los canales de Panamá y de Suez, existen una gran cantidad de canales en el mundo que acortan las distancias entre países y sirven al comercio mundial. En Europa, el Canal de Kiel, al norte de Alemania, constituye una ruta segura y conveniente que conecta el Mar del Norte con el Mar Báltico. Se extiende desde Brunsbüttelkoog, en la desembocadura del Río Elba en el Mar del Norte, hasta la ciudad de Kiel, en el Mar Báltico. En su curso atraviesa el estado de Schleswig-Holstein y posee una longitud de 98.7 kilómetros, una anchura mínima de 103 metros y una profundidad de 11 metros.

Aunque el Canal de Kiel se encuentra a nivel del mar, en cada uno de sus extremos posee dos juegos de esclusas dobles, ocho en total, cuya función es neutralizar el efecto de los oleajes causados por la confluencia de ambos mares. Estas esclusas no se

construyeron al mismo tiempo ni son de igual tamaño; las más nuevas, poseen dimensiones *utilizables* de 310 metros de largo, 42 metros de anchura y 9.5 metros de profundidad.

El tamaño máximo permitido para el tránsito de las naves en el Canal de Kiel es de 235 metros de largo, 32.5 metros de anchura y 9.5 metros de calado. A pesar de que las esclusas del Canal de Panamá son más pequeñas que las de Kiel, permiten el tránsito de naves más grandes cuyas dimensiones máximas alcanzan los 277.29 metros de largo, 30.46 metros de anchura y 11.35 metros de calado. El tiempo promedio de tránsito es de siete a ocho horas en el Canal de Kiel y de ocho a diez horas en el de Panamá.

En contraste con el Canal de Panamá, donde sólo existe un puente de alto nivel, al Canal de Kiel lo atraviesan siete puentes de 42 metros de altura sobre el nivel del agua. Es capaz de acomodar grandes navíos y tiene un enorme valor comercial, ya que representa un ahorro de 756 kilómetros en el recorrido de un mar al otro. De no existir, las embarcaciones tendrían que viajar alrededor de la península de Jutlandia, que comprende Dinamarca y parte de Alemania, para llegar a su destino. Al igual que en Panamá, los pilotos del Canal de Kiel obligatoriamente asumen el control de las naves que transitan y las conducen de un extremo al otro. Ambos canales operan las 24 horas del día.

La idea de unir los mares del Norte y Báltico surgió en el siglo XIV, sin embargo, no fue sino hasta el siglo XIX cuando el



Canal de Kiel
El crucero inglés "Caronia" transita el Canal de Kiel. Unos 37,000 buques utilizan esta vía anualmente y pagan según su tonelaje, manga, eslora y calado, y servicios adicionales. Cortesía de Frank Behling

príncipe y estadista alemán, Otto von Bismarck (1815-1898), propuso formalmente iniciar las excavaciones. Mientras los franceses se afanaban en unir los océanos Atlántico y Pacífico en Panamá, los alemanes trabajaban laboriosamente en comunicar los mares del Norte y Báltico en Europa. Construido en un periodo de ocho años, de 1887 a 1895, el Canal de Kiel, a semejanza del de Panamá, fue inicialmente concebido para un propósito militar y con una visión estratégica para el poderío naval de su poseedor.

Entre 1907 y 1914 el gobierno alemán ensanchó y aumentó la profundidad de la vía para acomodar sus grandes barcos de guerra, lo que le resultó útil durante la Primera Guerra Mundial. Dada la importancia militar y comercial de la ruta, el Tratado de Versalles, impuesto por las potencias vencedoras de la Primera Guerra Mundial sobre Alemania y Austria en junio de 1919, internacionalizó su uso bajo administración alemana. También otorgó el uso permanente de la vía marítima, libre de pagos, a todos los barcos comerciales y de guerra de las naciones en paz. A partir de 1936, Adolfo Hitler rechazó su condición de vía marítima internacional y lo utilizó para satisfacer sus necesidades militares. Sin embargo, al

finalizar la Segunda Guerra Mundial nuevamente se restituyó la condición de libre navegación para todas las naciones.

Al Canal de Kiel se le conoce también como *Canal Mar del Norte-Báltico* y *Canal del Emperador Guillermo*, en honor a Guillermo II (1859-1941), emperador de Alemania y rey de Prusia, durante cuyo mandato se construyó. En la actualidad, el Canal de Kiel constituye un paso importante para la navegación de la región Báltica, por el que anualmente transitan aproximadamente 36,945 naves con 49,250,000 toneladas de carga.

Aparte del canal, la ciudad de Kiel ofrece estupendas facilidades comerciales en su puerto, donde se desarrolla una gran actividad industrial que, además de la pesca, se centra en la construcción y mantenimiento de barcos por los astilleros. Muy visitado por yates y cruceros, el puerto de Kiel cuenta con transbordadores que sirven a lugares de recreo y poblados pesqueros adyacentes, mediante un servicio regular. Los visitantes pueden pasear por las plácidas y frías aguas del Báltico y asistir a lugares de atractivo turístico, como el Palacio donde nació el Zar Pedro III de Rusia en 1728 y los jardines botánicos más antiguos de Alemania.



Ubicación

El mapa muestra la ubicación del Canal de Kiel entre el Mar del Norte y el Mar Báltico. Los buques que utilizan esta vía ahorran unas 280 millas náuticas.



JUNTA DIRECTIVA
Ricardo Martinelli B.
Presidente

Adolfo Ahumada
Moisés Mizrachi
Roberto Roy

Eloy Alfaro
Emanuel González Revilla
Raúl Montenegro Vallarino
Alfredo Ramírez

Luis Anderson
Samuel Lewis Navarro
Abel Rodríguez

ALBERTO ALEMAN ZUBIETA
Administrador

Mercedes Morris García
Gerente, División de Comunicación Corporativa

Teresa Arosemena
Editora Encargada

RICAUARTE VASQUEZ
Subadministrador


El Faro es una publicación oficial quincenal de la Autoridad del Canal de Panamá. Los artículos que en ella aparecen pueden ser reproducidos sin pedir autorización, únicamente acreditando la fuente. Toda colaboración debe ser entregada antes del mediodía del jueves anterior a la semana de su publicación o antes del mediodía del miércoles, si hay algún día feriado durante la semana de publicación. El Faro se reserva el derecho de publicar o modificar el contenido de la información recibida. Las opiniones expresadas en las colaboraciones no reflejan necesariamente la posición de la Autoridad del Canal de Panamá, sus directores o gerentes. Para información sobre suscripciones, llame al 272-3202 ó 272-3165 o envíe un mensaje por correo electrónico a AEP-ED@pancanal.com.

¿Conoce la industria marítima a la que servimos?

El Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, consciente de la importancia que tiene el Canal de Panamá dentro de la industria del transporte marítimo internacional, incluye dentro de sus programas de desarrollo gerencial y profesional el curso nivelatorio de **Introducción a la industria del transporte marítimo**. Este curso está dirigido a gerentes, supervisores y especialistas, y da respuesta al interés de nuestros empleados de conocer los diferentes aspectos de la industria a la cual servimos.

El nuevo modelo de gestión de la empresa canalera, que incluye como parte importante en su misión el construir "relaciones duraderas con nuestros clientes, entendiendo y anticipando sus necesidades, aportándoles valor" requiere que todos los que laboramos en esta empresa entendamos qué ocurre o está por suceder en el entorno dentro del cual opera la ACP.

Este nuevo curso brindará los conocimientos básicos necesarios para la comprensión de cómo funciona la industria y quienes son sus principales actores; dentro de las seis semanas de duración del curso el participante tendrá la oportunidad de estudiar una serie muy completa de tópicos que van desde la terminología náutica hasta la globalización y el comercio internacional. El curso será dictado por profesionales de la Sección de Capacitación y Desarrollo Marítimo.



CENTRO DE CAPACITACIÓN ASCANIO AROSEMENA

Anuncia un tercer periodo de los cursos de Estadística, Principios de Economía, Principios de Finanzas, Principios de Contabilidad.

Introducción a la Industria del Transporte Marítimo (NUEVO)*

Dirigido a gerentes, supervisores y especialistas

Se podrá escoger entre un horario semanal o sabatino

Horario semanal:
lunes y miércoles - Hora 4:30 - 7:00 p.m.
martes y jueves - Hora 4:30 7:00 p.m.
Horario sabatino: 7:30 a.m. - 12:30 p.m.
Duración: 30 horas
Fecha: 3 de septiembre - 13 de octubre

Para inscribirse, envíe sus datos (nombre, número de identificación, cargo, oficina y materias de interés) por intermedio de su coordinador de adiestramiento al correo electrónico ACP-EDUCA, o llame al 272-4671 para más información.
Cierre de inscripciones: 10 de agosto del 2001

*Este curso proporciona los conceptos generales, terminología básica y los elementos que componen la industria del transporte marítimo nacional e internacional.



Premiación

Foto por Marco González

El director del Departamento de Operaciones Marítimas, Jorge L. Quijano, a la extrema derecha, entregó premios por desempeño al personal de la División de Tránsito Marítimo, el pasado 20 de julio.

Rincón del idioma



3

La Sección Técnica de Idiomas presenta este "Rincón", en un esfuerzo por asistir a los empleados de nuestra institución, ayudarlos a mantener los dos idiomas separados y defender, conservar y cuidar nuestro idioma, herencia sin igual, que es el vehículo que facilita la comunicación.

Puede consultarnos sus dudas por correo electrónico (AESL-SEC) o por teléfono (272-3488). Por Internet, puede consultar al Departamento de Español Urgente: deu@efe.es o a la Real Academia Española: consu2@rae.es

Algunos casos especiales de acento ortográfico

Diptongos y triptongos

Lo prometido es deuda y aquí les tenemos la explicación de algunos casos especiales en los que se aplica el acento ortográfico. Los diptongos se forman por la unión de una vocal abierta (a, e, o) y una vocal cerrada (i, u), o por una cerrada y otra abierta, o por dos cerradas, y se consideran como una sola vocal al separar la sílaba. Como era de esperarse, hay ciertas excepciones a la regla. Por ejemplo, en los dos primeros casos, si el acento fonético cae sobre la vocal cerrada, el diptongo se deshace y el acento ortográfico se escribe sobre esa vocal cerrada:

María Ma-rí-a Baúl ba-úl Reúna re-ú-na

En el caso de dos vocales cerradas no se deshace el diptongo. El triptongo es una combinación de tres vocales, cuya vocal central es siempre una abierta, y también se consideran como una sola sílaba.

Las palabras que contengan en una de sus sílabas la combinación **ui**, diptongo, no se separan nunca y no deben acentuarse, con la excepción de los casos en que lo exija alguna de las reglas de acentuación que mencionamos en la última entrega de *El Faro*.

Des-truir o-bli-cui-dad fui-mos
ca-suis-ti-co cui-da-lo (*estas dos últimas se acentúan por ser palabras esdrújulas*)

Monosílabos

Las palabras monosílabas no llevan acento ortográfico, puesto que no poseen el mínimo de dos sílabas necesario para que una de ellas se pronuncie con más intensidad que la otra.

Pan vas doy fe pie pues

Se incluyen en esta regla las siguientes formas verbales de uso muy común: **fue, fui, vio y dio**.

La excepción a esta regla se da en los casos en que la palabra monosílaba pueda tener distintas acepciones o cumplir con distintas funciones dentro de la oración. Tal es el caso de los pronombres **tú, mí**, que cuando tienen calidad de adjetivos posesivos, no se acentúan ortográficamente: **tu, mi**.

Por ejemplo: **Tú eres valeroso. Tu perro es hermoso.**
Tienes que dármelo a mí. Ese es mi libro.

Llevar acento ortográfico

Él – pronombre personal (sujeto)

Él estudia mucho.

Sí – pronombre reflexivo y adverbio de afirmación.

Volvió en **sí**.

Sí, es verdad.

Más – adverbio de comparación (cuando denota idea de exceso, aumento, ampliación o superioridad)

No te demores **más**.

Quiero **más** azúcar.

Dé – forma imperativa del verbo dar.

No pida, **dé** siempre.

Sé – forma imperativa del verbo ser.

Forma presente del verbo saber.

Sólo **sé** que no **sé** nada.

Sé bueno.

Té – sustantivo (planta o infusión)

¿Te gustó el **té**?

Sólo – adverbio (cuando significa únicamente o solamente)

Sólo para adultos.

Aún – adverbio de tiempo (sólo cuando equivale a todavía)

Aún no ha llegado.

Fe de erratas: En la última edición, mencionamos en El Rincón del Idioma que las palabras esdrújulas y las sobreesdrújulas llevan acento en la penúltima sílaba. Debimos haber escrito que las esdrújulas llevan acento en la antepenúltima sílaba y las sobreesdrújulas en la trasantepenúltima sílaba.

No llevan acento ortográfico

el – artículo determinado.

Allí está **el** libro.

si – conjunción condicional.

Lo haré **si** lo deseas.

mas – conjunción adversativa (cuando puede sustituirse por pero)

Estudí mucho, **mas** no aprobé el examen.

de – preposición.

Salió **de** aquí.

se – Todas las formas del pronombre de tercera persona, como parte de las oraciones de pasiva refleja y en oraciones impersonales.

Juan **se** llevó el bolso.

Se fue a Alaska.

Se agotaron los libros.

te – pronombre personal.

Te veo.

solo – adjetivo y sustantivo.

Déjame **solo**.

aun – adverbio de modo (no se acentúa: equivale a "hasta")

De día, y **aun** de noche.

Serie equipo flotante

Las dragas del Canal

Por Julieta Rovi

4

Las dragas han jugado un papel preponderante en el funcionamiento del Canal desde la época de su construcción. Hoy se ocupan del dragado de mantenimiento de la vía y del ensanche del Corte Culebra, proyecto que está programado para completarse a fines de este año.

“Las dragas *Rialto M. Christensen*, y *Mindi* ya terminaron de dragar la zona central y avanzan progresivamente en la zona sur del Corte, incluyendo la ejecución de dragado de mantenimiento en el cauce navegable. A mediados del 2000, la *Mindi* fue asignada a realizar dragado previo a la construcción del muelle para embarcaciones pequeñas del muelle del área de Corozal Oeste y simultáneamente desarrollar el dragado de mantenimiento de la bordada Balboa y la bordada de acercamiento sur a las Esclusas de Miraflores. Desde mediados de junio, la *Mindi* regresó al Corte para contribuir con la meta de terminar el programa de ensanche para el 31 de diciembre del 2001”, expresó Dinnick Salerno, de la Sección de Operaciones de la División de Dragado.

La draga *Mindi* fue construida por la empresa Ellicott y vendida al Canal en 1942. Esta draga cortadora y de succión de 71 centímetros (28 pulgadas) fue dotada con 10,000 caballos de fuerza. La Ellicott está tan orgullosa de su creación que han dedicado una sección de su sitio web a esta draga. (Si le interesa ver a la *Mindi* en el sitio web de Ellicott puede buscarla en www.dredge.com/panamacanal.htm).

La draga *Mindi* corta el material de dragado (rocas y lodo) para que pueda ser

succionado y llevado hacia las áreas de depósito por medio de un sistema de tuberías. La *Mindi* usualmente coloca su equipo de corte y succión bajo el agua, pero a veces durante el trabajo de ensanche del Corte, la enorme cabeza perforadora es levantada fuera del agua para cortar en la orilla.

A la *Mindi* se le hicieron mejoras en 1943 y 1944. Sin embargo, su primer reacondicionamiento se dio entre 1977 y 1979 cuando los sistemas de máquinas fueron cambiados de vapor a diesel y los sistemas de bombeo, de una bomba a tres. Estas mejoras redujeron el consumo de combustible y aumentaron la productividad en 30 por ciento.

En 1980, la draga fue equipada con barreras de sonido y cabinas para los aceiteros, para dar a los trabajadores protección contra el ruido. La producción aumentó en un 40 por ciento de 1984 a 1986 con la instalación de un nuevo sistema del mecanismo de progresión del carro de anclaje, nueva tecnología en controles computarizados, nuevo torno y cabrestantes de ejes móviles, un nuevo ensamblaje del cortador, tres generadores de 1,080 kilovatios y un nuevo fondo del casco.

Como parte de su programa de mantenimiento fue reacondicionada en 1991 y cinco años más tarde, en 1996, se invirtió B/3.8 millones en los trabajos que se le hicieron. Los aspectos más críticos de ese reacondicionamiento fueron remover la hoja cortadora y la caja de engranajes de la escalera y rehabilitar la hoja cortadora y todos los soportes.

“Normalmente hay cuatro operadores



“Mindi”

En el Corte Culebra la draga “Mindi” apoya los trabajos de ensanche cortando y sacando rocas y lodo. Los trabajadores de la “Mindi” reemplazan los dientes de la u cabeza cortante.

Foto por Marco González

trabajando en cada draga, las 24 horas del día, en turnos rotativos de ocho horas cada uno, durante los siete días de la semana. Durante la guardia de día se mantienen dos operadores a bordo de cada draga”, informó el gerente de la Sección de Operaciones, Jorge T. Solís A.

Por su parte, la draga *Rialto M. Christensen* fue fabricada por Hakodate Dock Company, Ltd. en la isla Hokkaido, en Japón. Lleva el nombre de un empleado del Canal, quien al momento de su muerte llevaba 23 años al servicio del Canal y quien tuvo una importante participación en el diseño, aprobación y adquisición inicial de esta draga.

La *Christensen* es una draga de cucharón que se asemeja más a una excavadora de tierra que a una draga. Mide 51.82 metros de largo, 21.36 metros de ancho y tiene un calado de 3.05 metros. Es capaz de levantar 112,500 kilogramos y posee dos motores eléctricos principales de diesel de 2,120 caballos de fuerza cada uno; tiene acoplada alternadores de 1,000 kva y de generadores DC de 600 Kw. Además, posee un motor diesel auxiliar con generador. El cucharón de esta draga, de 11.4 metros cúbicos, puede excavar hasta 18.29 metros bajo del agua y es capaz de alcanzar el fondo, recoger el material de dragado y regresar a la superficie en 60 segundos.

En 1979, entró al dique seco donde se le realizó una inspección total de su fondo y modificaciones en sus puntales. Su primer reacondicionamiento importante fue hecho a un costo de B/ 1.5 millones en 1987. Éste incluyó la reparación de daños por desgaste y modificaciones recomendadas por la Administración de Seguridad y Salud

Ocupacional de los Estados Unidos, en cuanto a aislar los tanques de agua de la draga para evitar contaminación y la instalación de entradas y salidas en áreas de espacio reducido con poca ventilación.

El reacondicionamiento eléctrico y mecánico incluyó la renovación de sus motores eléctricos y la instalación de piezas nuevas en el taladro. También se computarizó el sistema de señales, se mejoró el equipo de posicionamiento y se instaló un equipo de vigilancia con monitores. Además, se instaló una estación de trabajo para el electricista de la draga y material aislante en el taller de máquinas para hacerlo a prueba de ruidos.

En 1993, la División Industrial reacondicionó a la *Christensen* parcialmente para ponerla en condiciones óptimas para proyectos de mayores exigencias. En 1995, nuevas modificaciones aumentaron la durabilidad de sus equipos de excavación. Entre 1997 y 1999, se mejoró su utilidad y confiabilidad con la modificación de la transmisión de sus motores de giro y el reemplazo de los puntales principales.

Además de su papel en el ensanche del Corte Gaillard, la draga *Rialto M. Christensen* ha participado en numerosos proyectos del Canal, como la limpieza de los remanentes del deslizamiento de tierra que bloqueó parcialmente el Canal en 1986, la construcción de la estación de amarre de Paraíso, el mantenimiento de las bordadas del Lago Gatún, el ensanche de la Curva de Mamei, el rescate de buques encallados en el Lago Gatún y el fondeadero del Atlántico, el dragado de roca al sur del Puente de la Américas y el dragado de material resultado de pequeños deslizamientos en el Corte.



“Rialto M. Christensen”

La draga y el detalle de su cucharón cuando levanta las rocas partidas.

Fotos por Marco González

Quinta entrega

Señales de estación y luminarias de las riberas del Canal

Por Maricarmen V. de Ameglio

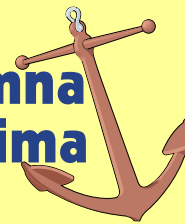
Para que un dispositivo sea considerado una señal marítima debe cumplir ciertos requisitos: tener una característica propia que lo identifica, estar enunciado en una carta marítima y ser diseñado con un propósito de señalización. Tal es el caso de los faros, las boyas y las torres de enfilamiento. Existen, sin embargo, otras señales

Esclusas de Pedro Miguel, las señales de estación blancas estaban en el lado este del cauce y las rojas, en el oeste. Guardaban una separación de 500 pies y en las bordadas eran luces fijas, mientras que al inicio de las curvas tenían una característica (intermitencia) de 0.5 segundos encendidas y 1.5 segundos apagadas.

sobre rieles en el agua". Éstas se encontraban a una altura aproximada de 7 pies sobre el agua, dependiendo del nivel del Lago Gatún. Las luminarias originales estaban aproximadamente a 20 pies de altura, que había que alcanzar para darles mantenimiento. Para facilitar estas labores se colocaron más bajas.

Después de la implementación

Columna
Marítima



Celebrity
Cruises recibe
certificación del
Registro Lloyds

5

Tomado de *MaritimeToday.com*, 13 de julio

Celebrity Cruises se convirtió en la primera línea de cruceros en recibir el certificado ISO 9002 del Registro Lloyd's, por su excelencia en establecer un sistema de administración que le asegure a sus huéspedes una experiencia de alta calidad. La organización internacional ISO promueve el desarrollo de la estandarización para facilitar el comercio de bienes y servicios. La certificación se adquirió a través de una extensa auditoría interna y externa del sistema de calidad y su implementación. Los esfuerzos de certificación se iniciaron en julio de 1999. En diciembre del 2000, el Registro Lloyd's completó su evaluación del sistema de administración de calidad de la compañía y recomendó la certificación de Celebrity.

El proceso de certificación involucró auditorías de una gama completa de actividades dentro

de las operaciones de Celebrity, abordaje y en tierra, desde relaciones con los clientes hasta la administración de compras y contratos. Se realizaron revisiones en áreas tan diversas como el embarque y desembarque, entretenimiento, alimentos y bebidas, atención a los huéspedes, limpieza, operaciones marítimas y técnicas.

Las visitas rutinarias de inspección se conducirán durante el período de certificación para asegurar que la compañía cumpla con los estándares de ISO.

Celebrity adquirió anteriormente certificaciones para todas sus embarcaciones de parte del Sistema de Administración Ambiental en cumplimiento con los estándares ISO 14001. El año pasado, el Registro Lloyd's presentó a Celebrity los primeros certificados de Protección al Medio Ambiente.

Primeras luminarias

La instalación de luminarias en el Corte Culebra y en las esclusas permitió el tránsito nocturno de naves, a partir del 12 de mayo de 1963.



que no aparecen indicadas en las cartas marítimas, pero sirven de guía a los navegantes, como la iluminación lateral de un cauce. Durante el día, los prácticos que conducen a los buques a lo largo de la vía acuática, ven sus orillas. Pero de noche, se valen de la iluminación lateral para definir sus contornos.

Cuando se construyó el Canal, se colocaron luces conocidas como señales de estación a lo largo del Corte Culebra y en las aproximaciones de mar al norte de las Esclusas de Gatún y al sur de las Esclusas de Miraflores. Cada estación representa un punto preciso que identifica numéricamente la posición del navegante en la vía acuática. En el día, la señal de estación está indicada por un letrero con su número correspondiente, mientras que en la noche, una luz representa cada estación.

Originalmente, la señal de estación nocturna era emitida por linternas marinas con focos de 10 vatios de luz blanca y focos de 25 vatios de luz roja. Al norte de las

Con el propósito de mejorar la iluminación de las riberas del Corte Culebra, a inicios del año fiscal de 1960, a raíz del primer ensanche de 1954 a 1970, se otorgó un contrato para la instalación de un sistema de alumbrado fluorescente. Las primeras luminarias se extendieron desde Gamboa hasta el extremo norte de las Esclusas de Pedro Miguel. Este sistema de alumbrado comprendió la instalación de 910 postes a lo largo de las orillas, separados 65 pies entre sí. El alumbrado de las esclusas, por su parte, comprendió la instalación de 515 postes con 812 luminarias en la superficie de las paredes de las esclusas. La instalación del alumbrado terminó en el año fiscal de 1961 y permitió el tránsito nocturno de todas las naves, a partir del 12 de mayo de 1963.

Luis Ferreira García, antiguo supervisor de Señalización Marítima del Canal, quien laboró de 1962 a 1996, expresó: "A finales de la década de 1960, las luminarias de ribera fueron reemplazadas y reubicadas por otras colocadas

de las normas de la Asociación Internacional de Señalización Marítima, en 1985, las señales de estación en las aproximaciones de mar de las esclusas fueron reemplazadas por boyas. Las características de las luces en el Canal, incluyendo el Corte, cambiaron a 4.5 segundos encendidas y 0.5 segundos

apagadas en las rectas y a 0.5 encendidas y 0.5 segundos apagada en el punto de giro de las curvas. Por su parte, las señales con luz blanca cambiaron a verde, mientras que las rojas permanecieron igual. Durante el actual proyecto

de ensanche del Corte, hubo que remover las señales de estación y se colocaron boyas en su lugar.

Se ha aprovechado el proyecto de ensanche del Corte Culebra para instalar las luminarias en tierra, siguiendo el concepto original de iluminar el contorno de la ribera, es decir la intersección del agua con el banco. Este cambio reducirá los costos de mantenimiento y aumentará la confiabilidad de las luces, lo que se traduce en un incremento del nivel de seguridad para los usuarios del Canal.

La iluminación de la vía acuática es fundamental para el tránsito seguro de las naves. Ella fue determinante en la realización de los tránsitos nocturnos. Ferreira, comentó: "El Corte Culebra sin iluminación es total oscuridad y los prácticos estaban interesados en ver los bordes para transitar los barcos de manera segura".

Ayer y hoy, esta guía nocturna permite definir los contornos de la vía acuática y prevenir accidentes.



Segundas luminarias

A finales de la década de 1960 las luminarias fueron reemplazadas por otras colocadas aproximadamente a siete pies de altura sobre el nivel del agua.

Foto por Diógenes Avilés

Grúa

La grúa sostiene la canasta que sirve de plataforma de trabajo a los mecánicos torneros para dar mantenimiento a la parte superior de los platos de la compuerta.



Compuerta flotante

La compuerta flotante cierra la entrada a la cámara durante los trabajos de reacondicionamiento. Tiene poderosas bombas capaces de desplazar agua desde y hacia el lago.



Limpiando la tapa

Este trabajador emplea un martillo cincel neumático para preparar la superficie de la tapa de la válvula de vástago ascendente.



Soldando

Un soldador repara el hierro que refuerza el concreto, antes de que se coloque el caucho central que sella el fondo de las compuertas.

Realizan trabajos de reacondicionamiento de

Por Julieta Rovi

Del 9 al 19 de julio se cerró la vía oeste de las Esclusas de Pedro Miguel para rehabilitar 512.06 metros (1,680 pies) de rieles de remolque, realizar trabajos de reacondicionamiento de cámara seca, reparar las válvulas de vástago ascendente, darle mantenimiento al sistema de protección catódica, limpiar y reparar los desagües de la cámara y realizar otros trabajos misceláneos.

Gustavo Gómez, gerente de mantenimiento de las Esclusas de Pedro Miguel, explicó que se trabajó en tres frentes: reacondicionamiento de las compuertas 68 y 69, reemplazo de válvulas de vástago ascendente en el muro lateral oeste y

rehabilitación de rieles en el muro de aproximación noroeste. Además, se realizaron los acostumbrados trabajos misceláneos de reparación de estructuras y compuertas, protección catódica, limpieza de alcantarillas y pozos de compuertas.

Mecánicos, electricistas, operadores de grúas, aparejadores, soldadores y ayudantes de las secciones Pacífica y Atlántica de las tres esclusas se encargaron de los trabajos de compuertas y válvulas. La Unidad de Operaciones trabajó en perfecta coordinación con la Unidad de Reacondicionamiento para la instalación y operación de los equipos de desagüe (compuerta flotante y bombas). El otro carril, en la vía este, operaba mediante constante

comunicación con el Centro de Control de Tráfico Marítimo para minimizar el impacto de los trabajos en los barcos en tránsito.

Los trabajos de rehabilitación de rieles fueron realizados por la Sección de Construcción y Mantenimiento de Estructuras, de la División de Esclusas. Otras divisiones prestaron su apoyo con la División de Dragado con las grúas flotantes *Oceanus* y *Goliath*; la División de Mantenimiento, que se encargó de la limpieza de las alcantarillas y brindó apoyo con grúas móviles y operadores de aparejadores; la División de Ingeniería que hizo inspecciones y recomendaciones; la División de Seguridad brindó el apoyo de oficiales de seguridad e higienistas y



Fotos por Marco González



Construyen plataforma
A la izquierda, trabajadores arman rápidamente una plataforma en la entrada de la alcantarilla para facilitar el acceso del personal y equipo.



En la alcantarilla
A la derecha, obreros repellan superficies dentro de la alcantarilla lateral del lado oeste. A la izquierda se aprecia el área que cierra la válvula de vástago ascendente para controlar el flujo de agua.

La cámara seca en Pedro Miguel

La División de Salud Ocupacional estuvo alerta con las enfermeras. “Estos trabajos de reacondicionamiento son una tarea gigantesca que involucra una gran planificación, coordinación y programación de múltiples y complicadas labores con una variada gama de personas, unidades y divisiones. En un momento dado pueden haber cientos de empleados trabajando arduamente dentro de la cámara, las alcantarillas y los túneles de maquinaria, todo bajo planificación y ejecución estrictas de la gerencia para terminar lo antes posible y así restaurar la operación en este carril”, indicó Iván Lasso, superintendente de la Sección Pacífica de la División de Esclusas. Las novedades durante este

reacondicionamiento de cámara seca fueron el uso de la hidrodemoledora para remover concreto en los trabajos de rieles de locomotora y la exitosa prueba del elevador prototipo para trabajos en las válvulas de vástago ascendente ideado por Carlos Creighton, líder mecánico. La gran cantidad de trabajos simultáneos que se realizan en un solo reacondicionamiento pone en evidencia la capacidad técnica y gerencial de los panameños que ahora manejan el Canal. “Lo que hoy estamos haciendo en Pedro Miguel no se hacía antes y es en realidad un evento magnífico y extraordinario, que nosotros los panameños hemos convertido en una rutina más”, puntualizó Lasso.

En el túnel
La cámara seca se aprovecha para dar mantenimiento e inspeccionar las superficies dentro de la alcantarilla, las cuales normalmente están cubiertas por agua.



En el foso
A la izquierda, un trabajador baja con cuidado las escaleras durante sus faenas.



Remueven pernos
A la derecha, trabajadores remueven los pernos del plato para poder reemplazarlo.

Supervisor salva a empleado de abejas africanizadas

Por Maricarmen V. de Ameglio

El pasado 8 de junio, George Hargrave, obrero de la Sección de Sanidad y Entomología, de la División de Administración del Medio Ambiente, se encontraba cortando la hierba alrededor del tablero de la señal de enfilamiento en Cerro Cucaracha Oeste, cuando algo golpeó la visera que cubría su rostro. Sospechando la presencia de un animal peligroso, Hargrave corrió con su máquina hacia la cima del cerro, a unos 30 metros sobre el borde del cauce. De pronto, nubes de abejas africanizadas comenzaron a emerger de un nido en el borde del barranco y a perseguirlo implacablemente hacia la cima.

Mientras corría, luchando desesperadamente por quitarse las abejas, la máquina se enredó en su ropa. Aunque estaba protegido por un uniforme de manga larga, guantes, botas, lentes, orejeras y casco con visera, las abejas cubrieron a Hargrave, atravesaron su ropa y se le clavaron en el cuerpo. En su afán por espantar a los agresivos insectos, el casco y las gafas se le cayeron y rodaron por

el barranco, mientras le picaban la cabeza, la cara, los ojos y la nariz. Hargrave comentó: “Los nervios me atacaron y no podía soltar el pasador de emergencia que desprende la máquina del



Arriesga su vida

Hennien Mojica usa su malla protectora contra abejas. Las cuadrillas de Sanidad y Entomología llevan siempre consigo sus mallas y un uniforme completo contra abejas africanizadas.

Foto por Marco González

cinturón de seguridad de mi uniforme”.

Los compañeros de trabajo de Hargrave corrieron y dieron la voz de alerta a su supervisor, Hennien Mojica, quien se encontraba en el carro, a unos 30 metros de

distancia. “¡Mojica, corre!”, escuchó. Al apresurarse hacia la cima vio a Hargrave venir hacia él, lleno de abejas africanizadas. “¡Quítate la máquina!”, le gritó tres veces, pero Hargrave

arremetieron sus ataques contra él, Mojica logró quitarle la máquina. Hargrave, sin embargo, no podía correr. El pantalón de seguridad que llevaba sobre el uniforme para protegerle de golpes o cortadas, se había enredado con uno de los manubrios de la máquina. Por segunda vez, Mojica lo liberó. Hargrave relató: “Yo estaba en el piso cuando Mojica me terminó de halar la máquina y como no podía correr, rodé cuesta abajo por la pendiente que daba a la calle. Cuando llegué abajo, me levanté y salí corriendo”. Una vez liberado, Mojica se precipitó cuesta abajo a toda velocidad.

Durante el incidente, los integrantes de la cuadrilla corrieron cual estampida loma abajo. Uno de ellos, Juan Ureña, se apresuró hacia el carro, sacó su malla protectora contra abejas y cuando pasó Hargrave, se la tiró para que se cubriera. Por su parte, Carlos Esturain, otro miembro de la cuadrilla, extrajo del carro el equipo completo contra abejas africanizadas. Los hombres corrieron aproxima-

damente un kilómetro loma abajo, hasta que eventualmente el ejército de abejas se disolvió. Uniformado con el equipo, Esturain subió el cerro a buscar el carro, mientras que el resto de la cuadrilla aguardaba abajo. De regreso, Mojica se montó en el carro con Esturain y, cubierto con una malla, retornó a la cima a recoger el equipo de trabajo.

Hargrave y Mojica recibieron más de 50 agujonazos y una vez en la clínica de Pedro Miguel, la ambulancia de la ACP los transportó al hospital, donde recibieron atención médica. Hargrave comentó: “Pensé que me iban a matar porque tenía muchas abejas picándome. No podía quitármelas, pero el señor Mojica me ayudó y le estoy muy agradecido”. Por su parte, Mojica comentó: “Como supervisor, me atrevería a repetir esta acción porque me siento responsable de la seguridad de mis empleados”. Mojica recibió un premio inmediato por arriesgar su vida para salvar la de su empleado. Sin embargo, su mayor satisfacción es hoy ver a Hargrave gozando de salud.

Las abejas atacan nuevamente

Por Maricarmen V. de Ameglio

La tarde del 8 de junio transcurría como cualquier otra, mientras el personal de la Unidad de Señalización Marítima instalaba y alineaba los nuevos tableros de señales de enfilamiento del Cerro Hodges, en el Corte Culebra. La noche anterior, uno de los tableros que sirve de guía a los barcos, se había hundido y representaba un peligro para la navegación. Entre tanto, una cuadrilla de la Sección de Sanidad y Entomología cortaba las ramas de los árboles que interferían con su visibilidad. Al cortar un árbol, una rama cayó sobre un nido de abejas africanizadas que estaba en un hueco en la tierra, oculto entre las piedras. Lovelia González, ingeniera agrónoma y supervisora de la cuadrilla, oyó el alarmante zumbido y gritó:

“¡Africanizadas!”. Todos huyeron como si llevaran alas en los pies.

Eduardo De León, obrero en mantenimiento de árboles, se encontraba amarrado a un árbol mientras cortaba otro con su motosierra en una pendiente peligrosa. No podía correr, por lo que se agachó disimuladamente para pasar desapercibido por las abejas. Sin embargo, los belicosos y astutos insectos no se dejaron engañar y lo atacaron sin piedad. De León se desató y salió corriendo y dando brincos entre las piedras de la pendiente, mientras era agredido. Al llegar abajo, divisó una pequeña poza de agua y en la desesperación se lanzó en ella. Debilitado y adolorido por las picaduras, no podía dar un paso más. Al verlo, uno de sus compañeros que llevaba un insecticida contra

abejas, se le acercó y roció a las abejas.

Jorge Córdoba, compañero de trabajo de De León, también se encontraba amarrado a un árbol cuando fue agredido. Córdoba comentó: “Me quité el cinturón para huir, pero caí dos o tres veces mientras corría loma abajo. Llevaba más de 100 abejas encima. Corrí como 300 metros y al final estaba mareado”. Córdoba alcanzó el borde del Canal, a unos 100 metros de donde estaba agrupado el resto de sus compañeros, pero nadie lo vio. Mientras tanto, el personal de la Unidad de Señalización, que también fue blanco del ataque, aunque en menor escala, llamó por radio la División de Dragado para solicitar una lancha.

Continúa en la página 10. . .



Foto por Marco González

Agredidos

Desde la izquierda, Eduardo De León y Jorge Córdoba, junto a su supervisora, Lovelia González, cortan las ramas de los árboles que interfieren con la visibilidad.

Tipos de buques

Veleros mercantes y vapores

Por Maricarmen V. de Ameglio

Durante los tres siglos subsiguientes a las expediciones de Cristóbal Colón al Nuevo Mundo, los barcos de vela aumentaron progresivamente de tamaño e incorporaron notables mejoras. El llamado *clíper* fue un verdadero avance en cuanto a velocidad y navegabilidad, pero nació cerca del fin de la era de los buques de vela. Era largo, angosto, de fina proa y de gran elegancia y belleza. Por su velocidad se usó para el correo rápido, el transporte trasatlántico de pasajeros y el comercio entre puntos distantes, como Estados Unidos y China o Gran Bretaña e India.

El *clíper* dominó el comercio marítimo hasta mediados del siglo XIX, cuando cedió el paso a los buques de vapor por su mayor rendimiento. El proceso de transición ocurrió gradualmente, lo que permitió a los barcos de vapor coexistir con los de vela. Para competir con los vapores, los armadores de barcos mercantes de vela construyeron la *galeta*. La misma contaba con velas en cuchillo llamadas "auricas", que reemplazaron el aparejo en cruz de las velas cuadradas. Aunque algunas galetas tenían hasta siete mástiles, su capacidad para llevar tripulación era limitada.

La fiebre de oro suscitada en California, en 1849, aceleró la construcción de buques más rápidos que partieran de la costa este de los Estados Unidos hacia la costa atlántica del Istmo de Panamá y de la costa pacífica del Istmo hacia el oeste norteamericano. Por otra parte, las guerras en el mar dificultaron la subsistencia de los barcos de

vela, como medio de transporte de las mercaderías. La búsqueda de horarios rápidos y predecibles, aunado a la pronta distribución y venta de los productos, contribuyó al ocaso de los barcos

Saône, en Lyon, Francia, en 1873, durante 15 minutos. Otras, le dan el mérito a un pequeño barco de vapor elaborado por el estadounidense John Fich, en 1786. En ambos casos, el



El "Clíper"

Era largo, angosto, de fina proa y de gran elegancia y belleza.

de velas. Gradualmente, los vapores se apoderaron del transporte de productos a los mercados internacionales.

Existen diferencias en cuanto a la primera vez en que se utilizó el vapor para propulsar un barco. Algunas fuentes citan al *Pyroscaphe*, que remontó el Río

sistema era imperfecto y no prosperó por fallos en la máquina. Se considera al *Clermont* el primer barco de vapor que entró en la historia de la navegación, cuando en 1807 remontó la corriente del Río Hudson, Nueva York, en medio de un denso humo y mucho ruido.

Aunque el primer barco de vapor en cruzar el Océano Atlántico fue el *Savannah*, en 1819, no fue sino hasta 1840 cuando se instituyó la primera línea de servicio regular entre Estados Unidos y Europa. Los buques contaban con dos máquinas que propulsaban la embarcación a unos 9 nudos (16 kilómetros por hora). Eran de madera, con ruedas accionadas por vapor y llevaban mástiles. Durante este período, los



La "Galea"

Contaba con velas en cuchillo llamadas "auricas" y algunas tenían hasta siete mástiles.

Anuncian cursos

Envíe el formulario electrónico 2827 vía E-mail a HTRE-NOM. Para mayor información, llame al 272-4167.

Cursos de supervisión

Curso	Fecha	Hora	Lugar
Técnicas para dar instrucciones en el trabajo (6100)	7-8/8	8-4	704
Desarrollo de la supervisión:	22-23/8	8-4	Gatún
Liderazgo situacional (6034)	9/8	8-4	704
Desarrollo del supervisor: El reto de la supervisión(6034)	21/8	8-4	Gatún
Administración de personal para supervisores: El reto de la supervisión(6034)	14/8	8-4	Gatún
Administración de personal para supervisores: Seguridad Ocupacional (6035)	15/8	8-4	704
Time Management for Supervisors	16-17/8	8-4	704
Herramientas básicas para el mejoramiento de la calidad (8664)	17/8	8-12	Gatún
Principios y técnicas de mejoramiento continuo para supervisores (6048)	21-22/8	8-4	704
Planificación y evaluación del desempeño (6044)	10/8	8-4	704
Administración de personal para supervisores: Acciones disciplinarias y relaciones laborales (6035)	28/8	8-4	704
	30/8	8-4	704

Cursos de desarrollo del empleado

Mi rol en el proceso de cambio (8663)	1/8	8-12	704
Mi responsabilidad en el trabajo de equipo (6021)	2/8	8-12	704
Clima laboral creativo (8251)	10/8	8-12	Gatún
	3/8	8-12	Gatún
	8/8	8-12	704
	29/8	8-12	704
Comunicación efectiva: La clave del éxito (6032)	7/8	8-12	704
Cómo despertar el sentido del ahorro en el trabajo (8654)	7/8	8-12	704
Cómo manejar conflictos (0444)	10/8	8-12	704
	16/8	8-12	704
	31/8	8-12	704
Técnicas para el mejoramiento de la competencia lectora (8535)	13-14/8	8-4	704
La atención al cliente por teléfono (0623)	27-28/8	8-4	Gatún
	14/8	8-12	704
La actitud: Su más preciada posesión	17/8	8-12	704
Realizando presentaciones eficaces (8423)	21/8	8-4	704
Servicio al cliente: Ser complaciente tiene sus beneficios (0489)	29/8	8-4	Gatún
Manejo de la conducta humana (8666)	22/8	8-12	704
	31/8	8-12	704
Administración de archivos (6716)	22/8	8-4	704
Inteligencia emocional (8936)	23/8	8-4	704
Profesionalismo en la oficina (8420)	24/8	8-12	Gatún
	28/8	8-12	704
Orientación para empleados nuevos (0581)	27/8	8-4	704
Planificación de la jubilación (6704)	27/8	8-4	704
Resolución de problemas (8250)	28/8	8-4	704
	30/8	8-4	704

Continúa en la página 10...

armadores aumentaron rápidamente el tamaño de los buques de vapor. El primero y más grande registrado en Lloyds, en 1821, fue el *James Watt*, de 448 toneladas. Cuatro años, después el *United Kingdom*, de 1,000 toneladas, superó la marca.

Navegar los mares constituyó una actividad esencial en la vida del hombre a lo largo de la

historia, sea por razones comerciales, de guerra o placer. El florecimiento de la era del vapor, que alivió en gran parte las dificultades del trabajo manual, estuvo también disponible a los hombres de mar. Nuevas embarcaciones de vapor, más rápidas y eficientes, dejaron atrás a los legendarios veleros y le abrieron paso al progreso.

Cursos de computadoras

... viene de la página 9

10

Microcomputadoras:	6/8	8-12	701
Introducción (6637)			
Windows: Introducción (8350)	7/8	8-4	701
Word: Introducción (8340)	8/8	8-4	701
Internet: Introducción (8538)	13/8	8-12	701
Outlook: Correo electrónico, introducción (8406)	14/8	8-4	701
Excel: Introducción (8351)	15/8	8-4	701
PowerPoint: Introducción (8433)	23/8	8-4	701
Access: Introducción (8434)	27-28/8	8-4	701
Impromptu: Introducción (8548)	29/8	8-4	701
Microsoft Project: Introducción (8585)	30/8	8-4	701

Cursos de Oracle

Oracle: Introducción al sistema financiero (8579)	23/8	10-12	701
Oracle: Navegación en las aplicaciones financieras (8799)	23/8	1-4	701
Oracle: Contabilidad por proyectos	24/8	8-4	701
Oracle: Compras – usuarios nuevos	28-30/8	8-4	701

Clasificados

Se vende

Pick-up Chevrolet S-10, 1997, blanco, a/a, 5 cambios, B/.5,000. 224-6455.

Hermoso traje de novia, talla 10, en hilo crudo, color marfil, con corpiño trabajado en perlas, encaje y canutillos, B/.400. 260-4304.

4 sillas italianas laqueadas con asiento de tela, con patas talladas en piedra, B/.300; **vidrio redondo biselado**, B/.95; **estufa MABE** de cuatro quemadores con asador B/.175. 260-4304.

Televisor SONY a colores y control remoto, con mesa, B/.200; **VHS Samsung**, B/.90; **Juego de comedor de hierro** con vidrio y cuatro sillas, B/.275; **mesa de centro de sala** de hierro con vidrio rectangular, B/.80. 260-4304.

Juego de terraza de pvc, 7 piezas, como nuevo, B/.300. Jacuzzi, para exteriores, de 2 personas, iluminación, poco uso, B/.1,200. 230-0803, 613-9302.

Bienes raíces

Se vende lote no. 96, 1,000 metros en Ave. Boulevard, cerca del Club de Coronado. 276-8931.

Se vende o alquila residencia en Avenida Sta. Elena, aproximadamente 950 m² de terreno. Excelente para negocio o vivienda. 236-7775.

Se vende residencia de lujo en

El Avance de Bethania, tres niveles, estacionamiento para tres carros, tres recámaras, dos y medio baños, cuarto y baño de empleada, depósito, lavandería techada y cerrada, dos cuartos de estudio, amplia terraza con acabados de lujo, techo de tejas a dos aguas, hermosa vista de la ciudad. 613-5060.

Se vende apartamento 107 m²,

El Carmen, calle sin salida, 2 rec., 2 baños, estudio o c/e, sala/comedor, 2 estacionamientos techados, garita de seguridad 24 horas, B/.68,500. 270-3977.

Se vende o alquila duplex, 4 rec.,

Clayton. 232-7119.

Se alquila apartamento en Vía

Ricardo J. Alfaro, Altos de Nazareth, 2 rec., 1 baño, sala, comedor, cocina, lavandería, balcón, estacionamiento techado, B/.300. 229-4203.

Se alquila apartamento en

Coronado, frente al mar, 2 rec., un baño, tercer piso, con barbacoa, completamente equipado incluyendo microondas, abanicos, aire acondicionado y cable. Disponible del 23 al 29 de julio y del 30 de julio al 5 de agosto, B/.350 por semana. 265-6064, 314-0419.

Se vende casa en Condado del

Rey, en esquina, calle sin salida, 3 rec., 2 baños, c/b de empleada, estudio, amplia terraza, depósito, lavandería,

Las abejas atacan

... viene de la página 8

De León fue conducido dentro. Su vista estaba nublada y sentía una gran resequedad en la garganta. Sin perder tiempo, la lancha partió a las Esclusas de Pedro Miguel, donde aguardaba una ambulancia de la ACP para llevarlo al hospital. En ese momento, González pasó lista a sus empleados y notó que le faltaba “el flaco”, como apodaban a Córdoba. Tras llamarlo repetida-mente, un gemido lo guió hasta donde estaba. Rápidamente llamaron a una segunda lancha, que lo transportó a Pedro Miguel. Minutos después, ambos hombres fueron conducidos al hospital del Seguro Social, donde recibieron atención médica.

Aunque las abejas africanizadas picaron a González, ella no presentó síntomas al principio. Regresó a recoger el equipo de trabajo que había quedado tirado en el campo y después se dirigió a la clínica de Pedro Miguel. Allí le sacaron agujijones de la cabeza y la

espalda. Su blusa roja había llamado poderosamente la atención de los insectos y gustosamente la picaron. Sin embargo, después de salir de la clínica aparecieron los síntomas. González después desarrolló una reacción alérgica en la piel.

Al día siguiente, una cuadrilla regresó al lugar con el equipo de control de abejas africanizadas. Rodrigo Chan, entomólogo de la Sección de Sanidad y Entomología, manifestó que habían no menos de 500 mil abejas en ese nido. Afortunadamente, no hubo suceso que lamentar y la rápida acción del personal salvó la vida de dos empleados.

Las áreas aledañas a la vía acuática son sitios favorecidos por las abejas africanizadas para hacer nidos y requieren gran cautela por parte de los trabajadores de la Autoridad del Canal. El Cerro Hodges es un área de mucha incidencia de africanizadas y, como medida de precaución para todos los empleados de ACP, se debe revisar antes de entrar a

realizar algún trabajo.

Los trabajadores de la Sección de Sanidad y Entomología tienen una instrucción de trabajo sobre “Control de Abejas Africanizadas”, la cual los orienta sobre el equipo de seguridad y establece todos los pasos necesarios de protección ante un ataque. Además, reciben adiestramiento sobre el comportamiento de estos insectos, y sus supervisores inspeccionan los terrenos antes de realizar un trabajo. Aún con estas medidas de seguridad, las abejas pueden estar escondidas en huecos de árboles, en el suelo o en otras áreas donde pueden pasar desapercibidas. Los trabajadores realizan simulacros de desalojo de áreas ante el ataque de abejas, con el objeto de estar más preparados ante situaciones tan comunes dentro de nuestro ambiente tropical. El trabajo en equipo los ayuda a enfrentar este tipo de situaciones, que de no estar preparados, puede resultar en fatalidades.



Triunfadores

El equipo de Pedro Miguel logró la victoria en la liga provisional anual de fútbol de veteranos de la ACP, que concluyó el pasado 29 de junio en el Estadio de Balboa.

garaje techado para dos autos, jardín, calentador de agua, intercom, barbacoa, finos acabados, B/.80,000. 230-0803, 613-9302.

Se vende apartamento, Condo-

minio Tabasará, en piso 1, 240 m², 3 rec., estudio, 2 baños, terraza, B/.132,000 negociables. 269-1651, 672-3462.

Se vende lote en Gorgona,

1,000 m², a 100 metros de la playa, en esquina. Área de gran valorización y futuro desarrollo, B/.15,000. 261-7365, 673-5782.

Vacantes

Para hacer solicitud, presente el Formulario 443, "Solicitud de Traslado", a más tardar el próximo viernes a la Sección de Contratación y Colocación, Edificio 366, Ancón.

Podrá someterse a los seleccionados a una prueba de drogas antes del nombramiento o del cambio permanente de puesto. Para algunos puestos de series con intervalos de un grado donde no existe un puesto en la línea de ascenso normal, los empleados permanentes podrán calificar con un mínimo de un año de experiencia especializada en el primer o segundo nivel inmediatamente inferior.

Para acciones que no sean ascensos inmediatos, los solicitantes serán calificados en base a requisitos modificados cuando su historial incluya experiencia especializada que suministre las habilidades necesarias para desempeñar exitosamente el puesto.

Las pruebas de que el solicitante reúne los requisitos específicos del puesto (como saber nadar y tener licencia de conducir), deben archivarse en el Expediente Oficial de Personal o adjuntarse al Formulario 443.

Los salarios citados son los salarios mínimos y máximos por hora, correspondientes a los grados de las vacantes anunciadas. Los empleados seleccionados serán colocados en el escalón, grado y salario básico correspondientes de conformidad con los reglamentos.

Los solicitantes podrán revisar los requisitos de cada puesto en el Centro de Recursos Técnicos de la Autoridad del Canal de Panamá (Edificio 38, Balboa).

Para mayor información, llame a la Sección de Contratación y Colocación al 272-3583.

Ascenso temporal (que no exceda un año)	Salarios	Unidad	Ubicación	Vacantes
Especialista en contratos NM-7/9 ¹² (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.12.37/19.67	Contratos	P	1
Traslado temporal y asignación temporal (que no exceda un año) Segunda fecha de aceptación de solicitudes				
Especialista en relaciones con los clientes, NM-13 ¹³⁴ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar).	B/.26.09/33.91	Planificación Corporativa y Mercadeo	P	1
Especialista en comercio internacional, NM-13 ¹³⁴ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.26.09/33.91	Planificación Corporativa y Mercadeo	P	1
Especialista en computación, (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	NM-9 ¹³⁴⁵ B/.15.13/19.67	Planificación Corporativa y Mercadeo	P	1
Secretario (c), NM-8 ¹³⁴ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.13.70/17.81	Planificación Corporativa y Mercadeo	P	1
Asistente de servicios administrativos, NM-7 ¹³⁶ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés. Debe tener conocimiento de presupuesto).	B/.12.37/16.08	Planificación Corporativa y Mercadeo	P	1
Secretario (c), NM-6 ¹³⁴ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.11.13/14.47	Nuevos Negocios	P	1
Secretario (c), NM-6 ¹³⁴ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.11.13/14.47	Mercadeo	P	1
Asistente de trabajos de oficina (c), NM-6 ¹⁷⁸ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.11.13/14.47	Administración del Medio Ambiente	P	1
Secretario (c), NM-6 ¹⁷⁸ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.11.13/14.47	Administración del Medio Ambiente	P	1
Asistente de trabajos automatizados, NM-5 ¹⁷⁸ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.7.47/9.42	Administración del Medio Ambiente	P	1
Asistente de trabajos de oficina (c), NM-5 ¹⁷⁸ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.7.47/9.42	Administración del Medio Ambiente	P	1
Asistente de trabajos de oficina (c), NM-5 ¹⁷⁸ (Requiere saber hablar, leer, escribir inglés y tener licencia de conducir).	B/.7.47/9.42	Administración del Medio Ambiente	P	1
Oficinista (c), NM-4 ¹⁷⁸ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.6.86/8.68	Administración del Medio Ambiente	A	1

¹ De utilizarse este anuncio para llenar la vacante anunciada, sólo se considerará a los candidatos que sean empleados permanentes de la Autoridad del Canal de Panamá con estatus de carrera o de carrera condicional.

² La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 3 de agosto del 2001. Las solicitudes que se reciban después de esta fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la segunda fecha de cierre que será el 3 de diciembre del 2001. La última fecha de cierre será el 3 de abril del 2002. Los empleados que se determine que son idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determine que no son idóneos deberán entregar otra solicitud para la siguiente fecha de aceptación. [De acuerdo al Contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales].

³ Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 23 de marzo del 2001.

⁴ La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 3 de agosto del 2001, las solicitudes recibidas después de esta fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la siguiente fecha de cierre que será el 23 de noviembre del 2001.

Los empleados que se determinaron idóneos en la primera fecha de aceptación no tienen que volver a entregar una solicitud para este anuncio. Aquellos que se determinaron no idóneos, deberán entregar otra solicitud si desean ser considerados nuevamente para este puesto. [De acuerdo al Contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales].

⁵ Requiere conocimiento de programación de sistemas de administración de bases de datos para microcomputadoras; por ejemplo: FoxPro, Access, Dbase, Oracle, Visual Basic, Basic, FoxBase o Clipper. Requiere conocimiento de redes; por ejemplo, Novell, Windows NT, Windows 3.11 o Windows 95.

⁶ Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio. Las solicitudes recibidas después del 3 de agosto se retendrán y se tomarán en consideración para la siguiente fecha de cierre que será el 23 de noviembre del 2001.

⁷ Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 26 de enero y el del 9 de febrero del 2001.

⁸ La última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 3 de agosto del 2001. Los empleados que se determinaron idóneos en la primera fecha de aceptación no tienen que volver a entregar una solicitud para este anuncio. Aquellos que se determinaron no idóneos, deberán entregar otra solicitud si desean ser considerados nuevamente para este puesto. [De acuerdo al Contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales].

El régimen laboral especial de la Autoridad del Canal de Panamá se fundamenta en los principios de méritos e igualdad de oportunidades.

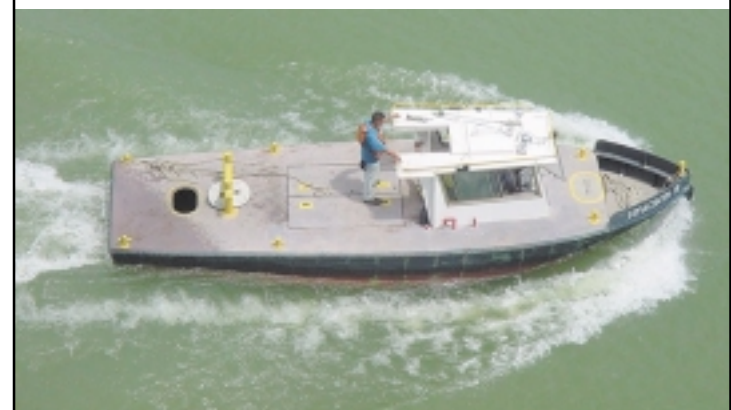
El Canal en Imágenes



Hidrodemoledora

Foto por Abdiel A. Sánchez

Esta foto muestra el moderno equipo de hidrodemolición que se utiliza durante los trabajos de rehabilitación de rieles. Fue tomada por Abdiel A. Sánchez, ingeniero civil de la Sección de Construcción y Mantenimiento Estructural de la División de Esclusas, para el concurso "El Canal en Imágenes".



Hyacinth III

Foto por Luis Rodríguez Lum

Esta foto de la lancha de trabajo de la División de Dragado, "Hyacinth III", fue tomada por el estudiante Luis Rodríguez Lum, del taller de soldadura y tornería en Gamboa, para el concurso "El Canal en Imágenes". Se le recuerda que "El Faro" está aceptando fotografías de diversos aspectos de la operación del Canal. Los interesados deben enviar sus fotografías a la División de Comunicación Corporativa, Sección de Publicaciones y Servicios Editoriales, Edificio de la Administración, Oficina 103, o por correo electrónico a AEP-ED. Para mayor información llame al 272-3202.



Conozca a los usuarios del Canal: Cho Yang Transportation and Shipping Ltd

Por Katy Gilstrap

El grupo Cho Yang ha experimentado cambios notables desde que inició operaciones marítimas hace 40 años. Desde que se fundó esta compañía coreana en marzo de 1961, ciertas modificaciones han impulsado su desarrollo como compañía líder en la industria marítima mundial. Su desarrollo continuo es

impulsado por la visión de la compañía en convertirse en operador de primera clase para el transporte local e internacional de carga en el siglo 21.

En 1991, la compañía inició el Servicio Alrededor del Mundo (RTW, por sus siglas en inglés) con la línea alemana DSR-Senator Lines, piedra angular que le permitió a Cho Yang alcanzar su

meta de convertirse en el mejor proveedor de transporte global. En mayo del 2001, la compañía instituyó procedimientos de reorganización para reestructurar y revitalizar la organización.

Hoy, Cho Yang opera con un nuevo nombre, Cho Yang Shipping and Transportation Ltd. La compañía continúa ofreciendo un servicio mundial con 12 rutas

y con una flota de 16 buques, que incluyen portacontenedores, graneleros y madereros. Uno de los usuarios más importantes del Canal de Panamá durante el año fiscal 2000, Cho Yang Shipping utiliza el Canal para transportar granos, hierro y productos de acero, metales, carbón, madera, diversos productos alimenticios, componentes de computadoras y fertilizantes.

Los servicios de logística que ofrece la compañía incluyen un eslabón intermodal doméstico que une los principales puertos de Asia con ciudades industriales en camiones y por rieles, una industria de pesca a fondo, plantas de procesamiento de carnes, una institución financiera y de ahorro y dos clubes campestres. Cho Yang Shipping cuenta con seis compañías subsidiarias y 10 corporaciones en el extranjero. En 1998, la compañía se unió al "United Alliance Service". Esta red la componen líneas líderes para ofrecer a los clientes una gran variedad de rutas, salidas más frecuentes y tránsitos más rápidos.

Cho Yang Shipping recibió la certificación ISO 9002 el primero de junio de 1995 de parte de BVQI y la certificación de

seguridad internacional ISM emitida por el Registro Coreano de Navieras (KR) el 12 de junio de 1995. Ambas certificaciones se han conservado desde que la compañía se comprometió a complacer a los clientes, proteger el medio ambiente y mantener seguras las operaciones de sus naves. Cada esfuerzo se realiza cumpliendo con normas internacionales, que incluyen la adopción de un estricto sistema de administración de seguridad (CYS-SQMS) para asegurar un servicio de transporte seguro, eficiente y de alta calidad.

Desde sus inicios, Cho Yang Shipping se ha dedicado a satisfacer las necesidades de sus clientes con un espíritu de armonía y credibilidad. La administración y los empleados de esta compañía naviera trabajan en conjunto para maximizar su competitividad. Su misión es ofrecer el mejor servicio a sus clientes, combinando la eficiencia con un ambiente de trabajo armonioso para sus empleados.

Cho Yang Shipping continúa fortaleciendo su infraestructura y superándose mediante el adiestramiento de su personal, a la vez que garantiza la misma hospitalidad y calor humano a sus clientes.

Nueva reglamentación sobre descuentos y deducciones al salario

El 3 de julio pasado la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá aprobó, mediante el Acuerdo No. 46, una modificación al Reglamento de Administración de Personal que comenzó a regir a partir de esa fecha y que establece el orden en que se efectúan (prelación) los descuentos y retenciones al salario de los empleados y los porcentajes máximos aplicables a éstos.

De acuerdo con la modificación aprobada, el orden de prelación para los descuentos y retenciones que pueden realizarse después de las deducciones legales de impuesto sobre la renta, seguro social y seguro educativo, es el siguiente:

1. Pensiones alimenticias decretadas por vía judicial o administrativa;
2. Pago de hipoteca por vivienda familiar o pago de arrendamiento ordenado por la Dirección General de Arrendamiento del Ministerio de

Vivienda;

3. Pago de las sumas adeudadas a la Autoridad;

4. Secuestros y embargos, entre los cuales tienen prelación los secuestros o embargos decretados por el IFARHU mediante jurisdicción coactiva, y

5. Deducciones voluntarias.

En cuanto a los descuentos voluntarios, se estableció el siguiente orden de prelación:

1. Descuentos voluntarios para el pago de obligaciones. Dentro éstos se sigue el siguiente orden:

- a. Descuentos para el pago al IFARHU por préstamos para la educación.

- b. Descuentos para el pago de cuotas sindicales.

- c. Descuentos para el pago de otras obligaciones. Cuando concurren varios, tendrán prioridad aquellos que fueran presentadas a la Autoridad primero; es decir, en orden de llegada,

sin exceder el límite máximo de descuento establecido en el reglamento.

2. Descuentos voluntarios para asignaciones alimenticias voluntarias, sistemas de ahorro para jubilación, ahorros y donaciones.

Para el pago de hipoteca por vivienda familiar, podrá deducirse hasta el 50 por ciento del salario neto. Cuando el total de retenciones y deducciones no incluya pensiones alimenticias ni pagos por vivienda, sólo se podrá comprometer el salario neto hasta un 50 por ciento. No obstante, cuando el total de esas retenciones y deducciones incluya el pago de vivienda, se podrá comprometer hasta el 75 por ciento del salario neto. Para los secuestros y embargos puede deducirse hasta el 15 por ciento del excedente del salario mínimo tal como lo exige el Código Judicial. Las pensiones alimenticias decretadas por vía judicial o

administrativa no tienen límite máximo.

Cabe observar que los descuentos que se han estado efectuando con anterioridad a la vigencia de este acuerdo continuarán aplicándose y no estarán sujetos a los nuevos límites máximos.

Las disposiciones aprobadas constituyen un mecanismo de protección del salario ya que establecen los porcentajes máximos que los empleados pueden comprometer del mismo. En ese sentido, los porcentajes establecidos contribuirán a que los empleados reciban como mínimo una porción suficiente del salario que les permita solventar sus necesidades básicas y les facilitarán el cumplimiento de sus obligaciones legales y financieras, en observancia de uno de los principios éticos contenido en el Reglamento de Ética y Conducta, que es el de

cumplir de buena fe las obligaciones legales, incluyendo las financieras.

Debemos ser conscientes de que cualquier incumplimiento de las obligaciones legales y financieras de parte de algunos canaleros afecta desfavorablemente el crédito de los demás empleados de la Autoridad del Canal de Panamá y constituye una violación al Reglamento de Ética y Conducta sancionable de acuerdo con el Reglamento de Administración de Personal. Por consiguiente, debemos cumplir en la forma y tiempo acordado con el pago de nuestras obligaciones financieras.

Si usted ha dejado de cumplir con alguna de sus obligaciones legales o financieras se le recomienda que se acerque cuanto antes a su acreedor a fin de resolver su situación.

Para mayor información puede comunicarse con la División de Políticas y Programas de Personal al 272-3466.